

Майстер – означає господар...

27 березня в Будинку науки і техніки локомотивного депо Львів-Захід проходила зустріч керівництва залізниці та президії дорпрофсожу з колійними, мостовими майстрами дистанцій колії та викробами колійних машинних станцій, на яку були запрошені також керівники служб, колійних структурних підрозділів та голови профкомів.

Відкриваючи зустріч, голова дорпрофсожу Андрій СЕНИШИН сказав:

– Одним із основних показників економічної ефективності діяльності залізниці є вантажообіг. Вирішити це питання можна і за рахунок збільшення швидкості руху поїздів. Але без капітальної модернізації верхньої будови колії не буде прискореного руху на українських залізницях. Це добре знають майстри колійного господарства і найкраще розуміють специфіку управлінського процесу на місцях, можливості механізмів та їх недоліки. Слово "майстер" в перекладі з іноземної означає "господар", а в сучасних словниках подається як безпосередній керівник робіт.

Колійний майстер Мукачівської дистанції колії Віталій ЗУБАКА нагадав про те, що вантажний поїзд на перевалі рухається з допомогою чотирьох електровозів, а це велике навантаження на колію. Додає клопоту неритмічне надходження матеріалів та їх низька якість. Потреба на поточне утримання складає 30 тис. шпал на 2007 рік, а передбачено всього 8 тисяч, із яких надійшло лише 400 штук. Крім того, шпали низької якості. Не вистачає малої механізації та ручного інструменту, щоб полегшити важку працю monterів колії.

Голова профкому Львівської дистанції колії, голова секції колійного господарства Михайло ГОЦКО:

– Я неодноразово пропонував, щоб під час ремонтів силами будівельників на вокзалах, станціях оновлювати будівлі та пункти обігріву колійників. Але, на жаль, так не роблять: торік капітально відремонтували приміщення ЕЦ на гірці станції Львів, а приміщення нашої бригади, яке за 50 метрів від ЕЦ, ремонт обминули. Ми ремонтували його власними силами, але основна проблема – відсутність будівельних матеріалів, техніки, меблів. Коли тривала реконструкція станції Мостиська-II, колійники також там активно працювали. Відповідно були збільшені бригади, а умови для них не передбачили.

За словами голови секції колійного господарства Михайла Гоцька, бригадирам колії необхідно присвоїти вищі розряди, бо, станом на сьогодні, вони заробляють менше, ніж монтери колії.

Старший колійний майстер Рівненської дистанції колії Степан КОЛОС починав свою роботу 20 років тому монтером колії, працював бригадиром, майстром, вважає, що колія тепер стала набагато кращою і ставлення до колійників теж змінилось на краще: менше стало надурочних годин, роботи у вихідні і святкові дні. На його думку, доцільно було б відновити однохвилинні зупинки електро- та дизель-поїздів для висадки та посадки monterів колії на місцях робіт, де поруч відсутні посадочні платформи.

– Найбільше турбує наших працівників наявність в колії дефектних рейок по коду 21.2Н, – сказав у своєму виступі **колійний майстер Тернопільської дистанції колії Володимир РИНДЮК**. – Нині їх нараховується 670 штук і це при тому, що у 2006 році було ліквідовано 1 808 штук. Серед проблем – обмаль техніки та малої механізації, неумкомплектованість бригад, неясні засоби індивідуального захисту та зв'язок, відсутність наглядної агітації для технічних занять та меблів, в тому числі шаф для спецодягу.

Старший колійний майстер Бродівської дистанції колії Юрій БАКШЕВ нагадав, що його дільниця вантажонапружена, бо розташована на головному ходу магістралі. Під час літніх робіт дуже важливо налагодити побут, доставку їжі, а також води, бо у



Виступаючи перед учасниками зустрічі, **начальник Львівської залізниці Михайло МОСТОВИЙ** зазначив:

– Враховуючи, що ваші посади є ключовими в колійному господарстві, хоч, щоб у нас відбулась відверта розмова, сподіваюся почути і про проблеми, і пропозиції щодо їх вирішення.

На цей рік заплановано провести велику роботу з модернізації колії та інших видів ремонту. Нам потрібно до 2 млн дерев'яних шпал, бо є дільниці, де замінити їх залізобетонними неможливо. Це значні суми, адже вартість однієї шпали до 40 доларів США, тобто 200 грн. На Львівській маємо протермінованих по модернізації 269 км колії, по капітальному ремонту – 1 608 км, по середньому ремонту – 862, 8 км і 797 км по комплексно-«оздоровчому» ремонту.

Зараз придбано 10 комплектів малої механізації для кращих дільниць дистанції колії. Відбудеться тендер і ми додатково закупимо електростанції, шпало-підійки, інший інструмент для всіх дистанцій колії та колійних машинних станцій. Залізниці це обійдеться в 4 млн грн, але ми підємо на такі витрати, бо від цього залежать стан колії, безпека руху, комфортність перевезення пасажирів. Бачили ми і зразки спецодягу для майстрів. Майстер повинен виділятися, під час роботи всі повинні його бачити. Зупинилися на зразку спецодягу вартістю 193 грн. Всі майстри будуть забезпечені спецодягом літнім і зимовим. На час проведення літнього ремонту колії я підписав наказ про харчування за рахунок залізниці не тільки колійників, але й всіх, хто бере участь у «віках».

Михайло Мостовий повідомив, що передбачено привести в належний стан не лише колію на дільниці Здолбунів-Львів, але й станційні будівлі. По капітальних вкладеннях на це передбачено 17 млн грн.

Планується закупівля важкої техніки для колійного господарства. «Своїх коштів не вистачає і ми вимушені взяти 200 млн грн кредиту на модернізацію і капітальний ремонт плюс лізинг по колійних машинах», – наголосив Михайло Васильович.

Підсумовуючи зустріч, начальник залізниці подякував усім, хто відгукнувся на запрошення взяти участь в цій нараді. Що стосується проблемних питань, начальник залізниці повідомив: «Я підписав телеграму про проїзд колійних майстрів у кабінах локомотивів і рухомого складу. Заявки колійного майстра повинно бути достатньо, щоб поїзний диспетчер забезпечив зупинку поїзда у потрібному місці. Щодо бензину, то служба постачання залізниці повинна забезпечити техніку талонами на бензин А-95, щоб не виводити її з ладу. Звісно, стан автомобільної техніки надзвичайно важкий. Але не все зразу. Насамперед – потреби колійної техніки. За рік-два все зробимо – і техніку, й малу механізацію. З важкою технікою доведеться зачекати, бо не вистачає коштів.

Щодо премій монтерам, бригадирам і майстрам. Як передбачено монтерам – 30%, так буде і бригадирам, і майстрам. Керівники підприємств отримали дозвіл приймати на роботу людей замість звільнених порушників трудової дисципліни і осіб, які вийшли на пенсію.

Оплата за нічні виклики майстрам буде зроблена. Я доручу трудовикам, фінансистам, щоб навели порядок. І за снігоборотбу людям потрібно платити, але за реально виконану роботу. Вагони будемо переобладнувати в Тернопільському депо, яке спеціалізується на ремонті як пасажирських вагонів, так і колійної техніки».

спеку люди особливо хочуть пити.

Колійний майстер Ковельської дистанції колії Віктор АНТОНЮК у своєму виступі зазначив:

– Щоб збільшити швидкість руху поїздів, треба впроваджувати нові технології, переймати кращий досвід сусідів. Потрібно звернути увагу і на вихід рейок, особливо із зими. Нас часто звинувачують у неправильному утриманні колії, але, якщо казати відверто, у цьому нам ще й "допомагає" вагонне господарство зі своїми "квадратними" колесами.

Старший колійний майстер Чортківської дистанції колії Михайло КУРИЛЮК зазначив, що Чортківська дистанція колії розташована в дуже складних географічних умовах, які можна порівняти до гірських. «Нам конче треба оновити техніку, в тому числі автомобільний транспорт, щоб привозити людей до місць роботи. А ще нас турбує несправедливість, коли локомотиви забруднюють колії мазутом, а відповідальність за ці порушення перекладають на колійників».

Колійний майстер Ужгородської дистанції колії Василь ЛЮТЯНСЬКИЙ також працює на дільниці зі складним

рельєфом і його турбує «об'єктивність» комп'ютерного колівміривача. В ужгородських колійників ті ж проблеми, що і в колег з інших дистанцій: потрібна техніка, матеріали, шпали, рейки. «У мене є 50 кривих, із них – 40 малого радіусу, – наголосив Василь Лютянський. – Маємо проблему 68-го кілометра, де в тунелі особливо велика корозія роз'їдає рейки. Боротьба з корозією – це немалі затрати».

Колійний майстер Сарненської дистанції колії Василь ГРИНИК розповів про забруднення колії щецбеном, що ускладнює догляд за нею: «На Клесівському куці є дев'ять щецбенових заводів, які викупили інвестори. Один з таких заводів – Клесівський ТехноБуд перевозить значні обсяги продукції, а на перспективу планує збільшити до 3 млн тонн щецбену в рік. Колійникам доводиться двічі на рік чистити колію за допомогою техніки. Просимо керівництво залізниці звернути увагу на цю проблему».

Колійного майстра Коломийської дистанції колії Ігоря ВАСИЛАШКА, окрім проблем, властивих іншим дистанціям колії, турбує неузгодженість із диспетчерами, коли у колійників виника-

ють непередбачувані роботи. Крім того, в Коломійі давно не отримували жовтих, червоних сигнальних прапорців, нездовільно забезпечення щецбеном.

Колійний майстер Стрийської дистанції колії Іван КУХАРУК вважає, що треба більше уваги приділяти поточному утриманню колії, щоб гарантувати її надійність. Проте, це не передбачено нормами.

Начальник дільниці Львівської дистанції колії Микола ЄФІМЧУК звернувся до керівництва залізниці з проханням виділяти із Львівського центру механізації колійних робіт машини важкого типу, без яких неможливо виправляти залізобетонні стрілочні переводи. В дистанції також чекають оновлення техніки та ремонту існуючої, вирішення кадрових питань та нормального постачання необхідними матеріалами, в тому числі й для ремонту побутових приміщень.

Іван ПРИСТУПА, майстер колони Ківерцівської дистанції колії – наймолодшої дистанції на залізниці – звернувся до керівництва залізниці з проханням передбачити капітальний ремонт дільниці Ківерці – Стоянів і допомогти вирішити питання з портальними кранами та з наданням «вікон», оскільки трапляється, що диспетчер їх відміняє, коли люди і техніка вже виїхали на перегон.

Старший колійний майстер Самбірської дистанції колії Тарас СИМ звернувся за допомогою в обслуштуванні обігріву стрілок на станції Соколки, куди непросто доїхати взимку, щоб очистити від снігу. Крім того, людей не вистачає. «Звісно матеріали будуть іти на головний хід, але давайте повернемося до середнього ремонту колії, – зазначив він. – На перевальній дільниці Турка-Сянки все в кривих. Важко їх утримувати, коли шпали гнилі, це й бракує кочилів».

Колійний майстер Івано-Франківської дистанції колії Степан ГУЛИК попросив вирішити питання колійного зв'язку.

– На відміну від дистанцій колії, колійні машинні станції вважають сезонними організаціями, – зазначив **викроб колійної машинної станції №125 Іван СТАСЮК**. – З квітня починаються колійні «ожива» і закінчуються аж у грудні, а далі – підготовка до наступного сезону і ремонт техніки. Важко з нашою технікою виконати план цього року: модернізувати 49 км та капітально відремонтувати 17 км. Потрібні моторні платформи, бульдозери, автогрейдери, фахівці та ритмічне постачання матеріалами. Просимо також забезпечити людей нормальними вагонами для відпочинку, бо нинішні в жалюгідному стані, а також уточнити, чому різняться відсотки виплати премії монтерам колії та майстрам.

Викроб Львівського центру механізації колійних робіт Олег ПІТУХ, як і його колега, також говорив про побутові умови на перегоні, дефіцит бензину, старий автотранспорт, а також поцікавився: чому люди працюють по 16 годин, а в табелі більше, ніж 12 не ставлять? Треба, щоб нормувальники внесли поправки.

«Всі проблеми, які назвали мої колеги, нас також стосуються», – сказав **викроб колійної машинної станції Рівне Ростислав ЖЛОБ**. Він запропонував, щоб переобладнанням вагонів займалися не колійники, а працівники депо.

Колійний майстер Львівської дистанції колії Олександр ЛЬОВОЧКІН зауважив: «Взуття і спецодяг, який ми зараз маємо, є неякісний. Отримуємо чоботи, а там паперова підстилка. Як може монтер колії одягти ці чоботи наступного дня, якщо вони практично не висихають? Начальник залізниці Михайло Мостовий тут же відреагував: «Так, ми маємо проблеми зі спецвзуттям і з спецодягом. На тендер виробники подають добрі зразки, виграють тендер, а далі намагаються зіпхнути нам погану продукцію із неякісної шкіри чи тканини. До складу комісії з якості я наказав включити монтера колії і складача поїздів. Результат: за останні два місяці виявлено дуже багато браку. Так поступово ми наведемо порядок із якістю».

Головний інженер залізниці – перший заступник начальника залізниці Володимир КИСЕЛЬОВ наголосив, що сьогодні залізниці має багато проблем: не вистачає дерев'яної шпали, кріплення. Проте, є чимало ситуацій, коли виконані роботи, затрачені матеріали, а комфортної їзди пасажир не відчуває. Вихід – у жорсткому дотриманні вимог технології робіт. І ніхто, крім нас, дотримання цих вимог не забезпечить. Бракує будівельних організацій, тому те, що маємо, потрібно утримувати своїми силами. Цієї доброї традиції дотримуються у Львівській дистанції колії, і у них є чому повчитися.

Радник Міністра транспорту і зв'язку Михайло КОСТЮК повів мову про необхідність глобалізації колійного процесу, про перехід на великі обсяги робіт, які виконуються під час довготривалих «вікон» із стовідсотковим «оздоровленням» верхньої будови колії. Крім того, треба впроваджувати нову модель модернізації колії, створювати мобільні, механізовані комплекси. Доцільно на залізниці створити два механізованих, централізованих центри з виконання робіт капітального характеру.

Начальник служби колії Богдан КІНЦАК звернув увагу присутніх на те, що проблеми, які порушувалися, мають тривалу історію. На його думку, головним є якість виконання робіт та рівень відповідальності.

Зустріч завершилась врученням нагород: від адміністрації іменні годинники, грошові премії та персональні комп'ютери на дільниці вручили колійникам начальника залізниці. Дорпрофсож нагородив цінними подарунками колійників, у яких є багатодітні та малозабезпечені сім'ї. Присемна несподіванка чекала кількох колійників – кращих виробничників, які отримали від адміністрації та дорпрофсожу безкоштовні путівки на оздоровлення.

**Орися ТЕСЛЮК,
Ігор ПАРАЩАК
Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО**